



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	814/13			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	14 czerwca 2013 r.			
Miejsce zdarzenia:	lotnisko EPLB			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	samolot Socata TB-9 „Tampico”			
Dowódca SP:	pilot samolotowy zawodowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	2
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek			
Podmiot badający:	Ośrodek Kształcenia Lotniczego PRz			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	12 października 2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga uczeń-pilot/instruktor wykonywała lot szkolny na trasie Rzeszów (EPRJ) - Lublin (EPLB) – Rzeszów (EPRJ) z wykonaniem lądowania i startu na EPLB („konwojer”). Po starcie z lotniska EPLB na kierunku 25, w trakcie wznoszenia, na wysokości około 30 m nad poziomem lotniska doszło do otwarcia lewych drzwi samolotu (od strony ucznia – pilota). Sterowanie samolotem przejął instruktor, natomiast uczeń-pilot próbował zamknąć drzwi. Ze względu na trudności z ich zamknięciem została podjęta decyzja o natychmiastowym lądowaniu z wiatrem na pasie 07. Student podtrzymał drzwi, a instruktor wylądował i skołował na płytę postojową lotniska EPLB. Dokonano oględzin zamków, mocowań i zawiasów. Po stwierdzeniu braku

uszkodzeń mechanicznych oraz po sprawdzeniu poprawności funkcjonowania systemu blokowania drzwi, załoga podjęła decyzję o wykonaniu lotu powrotnego do Rzeszowa.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Prawdopodobną przyczyną zdarzenia było zaczepienie fragmentem nakolannika o dźwignię zamykania / blokowania drzwi co spowodowało jej zwolnienie, a następnie otworenie drzwi z powodu napływających strug powietrza. Niewykluczone jest, że dźwignia nie była przesunięta w krańcowe położenie „zamknięte”, co przy pośrednim (niezablokowanym) jej położeniu mogło ułatwić jej przypadkowe poruszenie (Załącznik 1 – album zdjęć). Przy prawidłowo zamkniętych drzwiach (dźwignia w krańcowym położeniu – „zamknięte”) nie stwierdzono możliwości otwarcia drzwi w ten sposób ze względu na znaczny opór blokady.

Niezamknięcie drzwi przed startem z EPRJ, jako przyczynę zdarzenia, uznano za mało prawdopodobne z uwagi na:

- większe prawdopodobieństwo otwarcia drzwi w trakcie rozbiegu na nierównym pasie trawiastym EPRJ niż betonowym EPLB,
- duże prawdopodobieństwo wykrycia niezamkniętych drzwi w trakcie godzinnego lotu do EPLB z uwagi na zwiększony (wyraźnie) hałas aerodynamiczny.

Zastosowane środki profilaktyczne:

Zdarzenie omówiono z załogami wykonującymi loty w OKL PRz

Zespół Bezpieczeństwa Lotniczego po zgromadzeniu i zapoznaniu się z materiałami związanymi z badanym zdarzeniem oraz ze względu na jednostkowy charakter zdarzenia nie sformułował zaleceń profilaktycznych.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Załączniki

Album zdjęć

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek	<i>podpis na oryginale</i>